

Reinhard Leder

Zur Statistik der Verkehrsunfallflucht unter Alkoholeinfluß

von
Reinhard Leder
aus Altenburg

1961

Aus dem Institut für gerichtliche Medizin und Kriminalistik der Universität
Erlangen - Nürnberg

Direktor: Prof. Dr. Dr. E. Weinig

Zur Statistik der Verkehrsunfallflucht unter Alkoholeinfluß

Inaugural - Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Hohen Medizinischen Fakultät

der

Friedrich-Alexander-Universität

zu

Erlangen - Nürnberg

Vorgelegt von
Reinhard Leder
aus Altenburg



Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1. Anatomische Grundlagen der Verdauung

1.1. Anatomie des Verdauungstraktes

1.2. Funktion des Verdauungstraktes

2. Die Verdauung des Verdauungstraktes

Gedruckt mit Erlaubnis der Medizinischen Fakultät
der Universität Erlangen - Nürnberg

3. Verdauung des Verdauungstraktes

3.1. Verdauung

3.2. Verdauung

4. Verdauung

5. Verdauung

Dekan: Prof. Dr. G. Hegemann

Referent: Prof. Dr. Dr. E. Weinig

Tag der mündlichen Prüfung: 8. 8. 1961

6. Verdauung



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548816_0135

Inhaltsübersicht

Einleitung

1. Alkoholbedingte Verkehrsunfallfluchtfälle

- a) Anteil an den Gesamtunfällen unter Alkoholmitwirkung in Prozent
- b) Anteil an den Gesamtunfällen unter Alkoholmitwirkung in absoluten Werten

2. Die Verteilung der Verkehrsunfallfluchtfälle auf

- a) Berufsgruppen
- b) Verkehrsteilnehmergruppen
- c) Personen- und Sachschäden
- d) Tageszeiten
- e) Wochentage
- f) Monate
- g) Alter

3. Häufigkeit der durch Alkoholeinfluß bedingten Verkehrsunfallfluchtfälle nach Blutalkoholwerten

- a) insgesamt
- b) nach Verkehrsteilnehmergruppen

Diskussion

Zusammenfassung

Literatur

Lebenslauf

Einleitung

In dieser Arbeit soll auf der Grundlage statistischer Untersuchungen die durch Alkoholeinfluß bedingte Verkehrsunfallflucht unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden. Zu diesem Zwecke wurden die im hiesigen gerichtsmedizinischen Institut vorhandenen Akten der Jahre 1950 bis 1960 ausgewertet und Vergleiche mit bereits vorliegenden Arbeiten und Statistiken angestellt.

Unter einem Verkehrsunfall versteht man ein Ereignis, bei dem im Verkehr ein Mensch getötet oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt worden ist (F. Müller).

Für die nachstehenden Ausführungen ist der § 142 StGB maßgebend, der die Verkehrsunfallflucht beinhaltet und wie folgt lautet:

"1. Wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeuges oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat, wird mit Gefängnis bis zu 2 Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

2. Der Versuch ist strafbar.

3. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Gefängnis nicht unter sechs Monaten oder Zuchthaus."

Der Unfallfluchtparagraph nimmt im deutschen Strafrecht insofern eine Sonderstellung ein, als es sich hierbei um den einzigen Fall strafbarer Selbstbegünstigung handelt. Er stellt die Flucht nach einem Unfall unter Strafe, während diese nach anderen strafbaren Handlungen als normale Reaktion angesehen wird.

1906 erschien erstmals im deutschen Recht ein Gebot zum Anhalten und Hilfeleisten ohne Strafandrohung. Nach einigen Änderungen und Ergänzungen (z.B. Abschaffung der bisherigen "tätigen Reue") wurden die früheren Bestimmungen 1940 ins Strafgesetzbuch als § 139a übernommen und 1952 mit gleichem Wortlaut zum selbständigen § 142 erklärt.

Guelde, Kuhle u.a. stellen die Verkehrsunfallflucht als sittlich besonders verwerfliches Vergehen dar, in dem sich ein minderwertiger Charakter zeige. Diese moralische Verurteilung sollte man nach Flügel nur in solchen Fällen anwenden, bei denen Überlegung und Gesinnung die Tat motivieren. Hier wird die Unfallflucht Ausdruck der Beschaffenheit des Täters.

Ob Verkehrsunfallflucht stattfindet oder nicht, hängt nach Rauch vom gegenseitigen Kräfteverhältnis Klugheit und Verantwortlichkeit einerseits zu Furcht und Egoismus andererseits innerhalb einer Persönlichkeit oder auch innerhalb einer Situation ab.

Nach Winkler agiert und reagiert im dynamischen Spannungsfeld des Verkehrslebens jeweils die Gesamtpersönlichkeit, nicht allein ihr Verstand, doch ist zu bedenken, daß der Kraftverkehr unpersönlich ist. Der Kraftfahrer hat es eindrucksmäßig immer nur mit anderen Wagen, nicht mit anderen Menschen zu tun.

"Die alkoholische Schädigung beim Kraftfahrer ist eher ein Problem der Tiefenpsychologie als der Sinnesphysiologie" meint Elbel. Er sagt dazu weiter, daß es nicht nur die Leistungsausfälle in der Aufmerksamkeit, Reaktionsfähigkeit und Fahrtechnik sind, die die Fahruntauglichkeit bedingen, sondern auch die sittliche und soziale Haltung der Fahrerpersönlichkeit.

1. Alkoholbedingte Verkehrsunfallfluchtfälle

a) Anteil an den Gesamtunfällen unter Alkoholmitwirkung in Prozent

Bei einer Gesamtzahl von 25 281 Verkehrsdelikten unter Alkoholmitwirkung wurden in den Jahren 1950 bis 1960 703 Fälle von Verkehrsunfallflucht festgestellt. Das entspricht einem prozentualen Anteil von 2,8 im Erlanger Bearbeitungsraum.

Nach Laves-Bitzel-Berger begingen in 2,63 % sämtlicher Verkehrsunfälle (Hamburger Material) der Jahre 1951 bis 1954 (2 237 Fälle bei 84 927 Gesamtunfällen) die Fahrer Fahrerflucht. Im Durchschnitt gesehen zeigt sich also kein wesentlicher Unterschied.

Nach unserem Material ergibt sich eine Entwicklung des prozentualen Anteils der Fahrerflucht wie folgt:

Tabelle 1

Jahr	Zahl der alkoholbedingten Verkehrsunfälle	Zahl der alkoholbedingten Unfallfluchtfälle	%
1950	659	6	0,9
1951	1 249	17	1,4
1952	1 768	38	2,2
1953	3 288	66	2,0
1954	2 810	68	2,1
1955	2 510	56	2,2
1956	2 701	71	2,6
1957	2 989	86	2,9
1958	3 079	93	3,0
1959	3 089	147	4,8
1960	1 139	55	4,8

Aus diesen Zahlen ergibt sich nach einem ersten Höhepunkt von 2,2 % im Jahre 1952 ein kontinuierlicher Anstieg in den folgenden Jahren auf 3,0 % 1958.

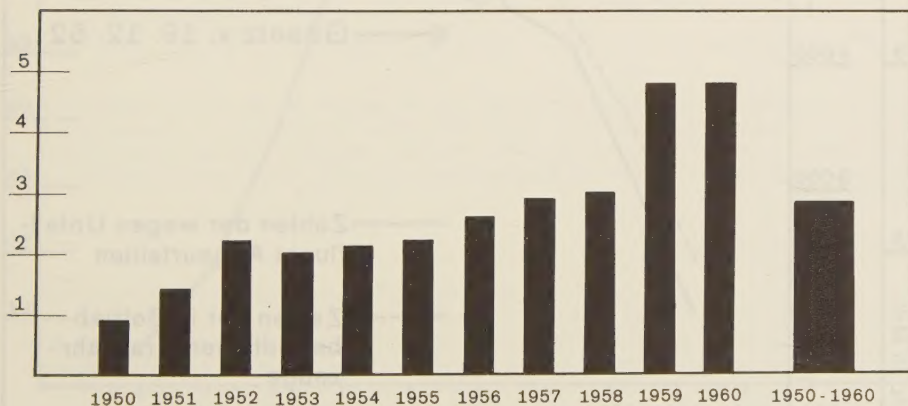
Das Jahr 1959 bringt einen gewaltigen Anstieg um 1,8 % zum Vorjahr auf 4,8 %. Dieser Prozentsatz wird auch im Jahre 1960 beibehalten und stellt somit den bisherigen Höchststand der Verkehrsunfallflucht dar.

Im ganzen zeigt sich eine jährlich zunehmende Unfallflucht zu der Zahl der gesamten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluß.

Abb. 1

% der Fälle

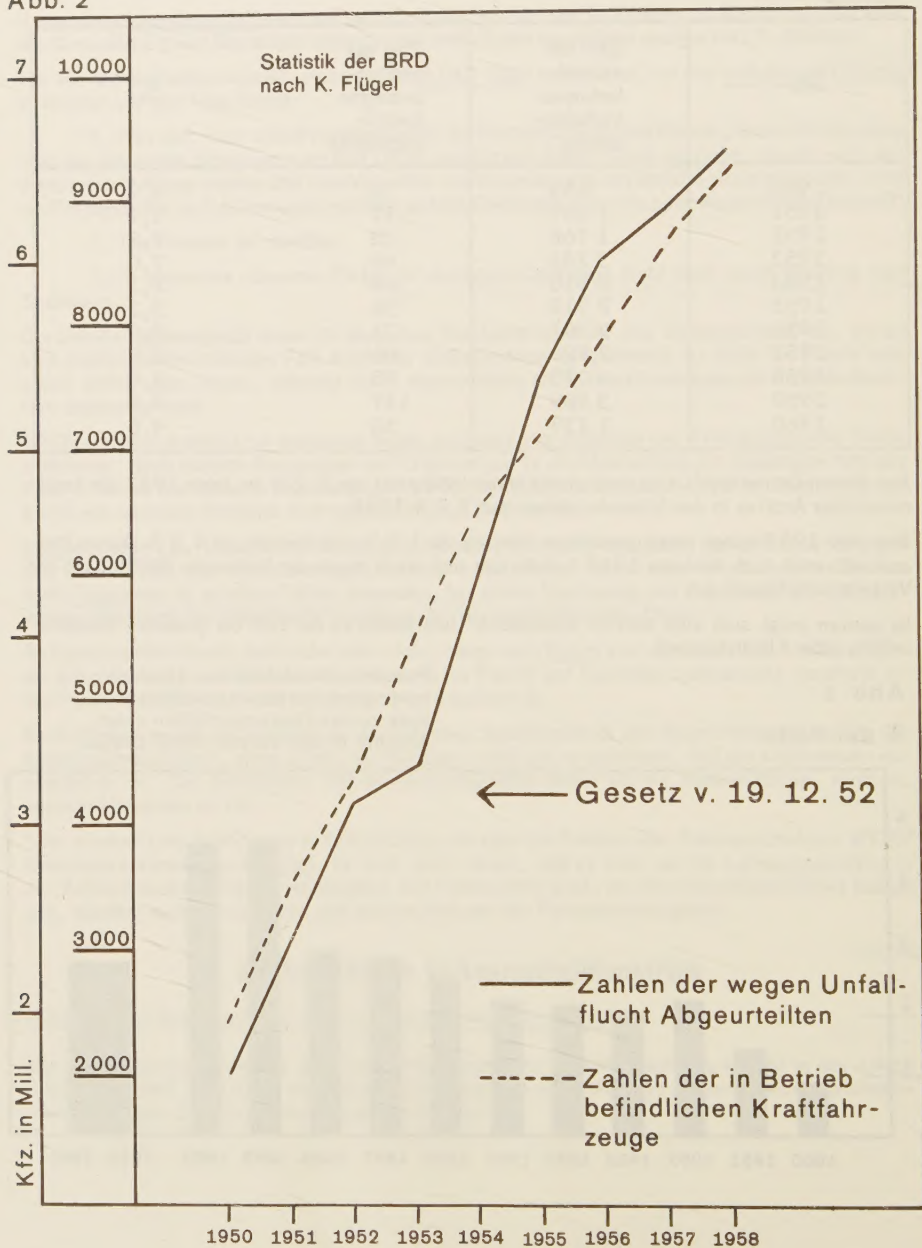
Prozentualer Anteil der alkoholbedingten Verkehrsunfallfluchtfälle zu den Gesamtunfällen unter Alkohol in den Jahren 1950-1960



b) Anteil an den Gesamtunfällen unter Alkoholmitwirkung in absoluten Werten

Nach der Statistik der Bundesrepublik stieg die Zahl der Unfallfluchtfälle steil an. Allerdings zeigt sie zwischen 1952 und 1953 nur einen sehr geringen Anstieg, was K. Flügel mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs v. 19.12.52 in Zusammenhang bringt.

Abb. 2



Die Kurve unserer absoluten Zahlen ergibt dagegen einen Anstieg bis 1953, ein Gleichbleiben 1954 und einen deutlichen Abfall bis 1955, um dann bis 1958 kontinuierlich zu steigen. Das Jahr 1959 bringt einen steilen Anstieg der Unfallfluchtfälle.

In Abweichung zur Statistik der Bundesrepublik ergibt sich bei dem vorliegenden Material aus dem hiesigen gerichtsmedizinischen Institut keine sofortige Auswirkung des Gesetzes v.19.12.52.

Abb. 3

Zahl der Fälle



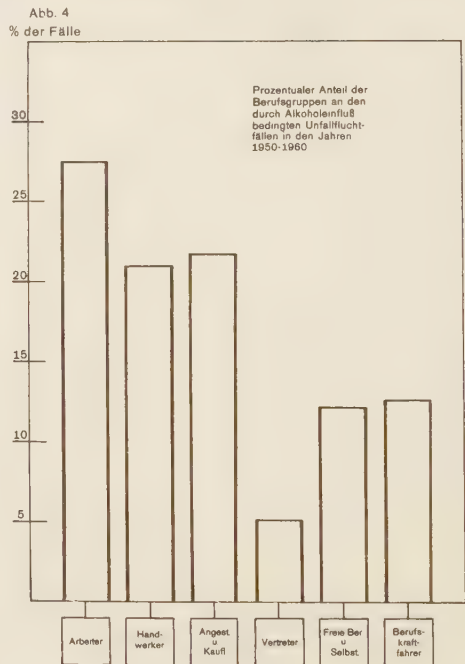
2. Die Verteilung der Verkehrsunfallfluchtfälle auf

a) Berufsgruppen

Bei den Berufsgruppen zeichnet sich nach unseren Kollektiven ein deutliches Überwiegen der Arbeiter ab. Sie liegen mit 27,5 % an der Spitze. Ihnen folgen mit fast der gleichen Prozentzahl die Handwerker, Angestellten und Kaufleute. An 4. Stelle der Übersicht über Unfallfluchtfälle unseres Materials stehen die Berufskraftfahrer mit 12,6 %, denen die freien Berufe und Selbständigen mit 12,1 % folgen. An letzter Stelle befinden sich mit nur 5,1 % die Vertreter. Ihnen hätte man, genau wie den Berufskraftfahrern, doch einen wesentlich größeren Anteil zugewiesen, da ihre Existenz hauptsächlich von einem Kraftfahrzeug abhängig ist und sie ohne dieses dem wirtschaftlichen Ruin ausgesetzt sind. (Vgl. hierzu Tabelle 2 und Abb. 4)

Tabelle 2

Berufsgruppe	Fälle	%
Arbeiter	193	27,5
Handwerker	147	21,0
Angestellte u. Kaufleute	152	21,7
Vertreter	36	5,1
Freie Berufe u. Selbständige	85	12,1
Berufskraftfahrer	88	12,6
	701	100,0



Bei der Unfallflucht fallen weibliche Personen kaum ins Gewicht. An den uns vorliegenden 703 Unfallfluchtfällen der letzten 10 Jahre waren nur 2 Frauen beteiligt = 0,3 %. Das Bayerische Statistische Landesamt hat auch durch Zahlen bewiesen, daß nur an 5 % aller Verkehrsunfälle, die sich im letzten Jahr in Bayern mit Kraftfahrzeugen ereigneten, weibliche Fahrzeuglenker beteiligt waren.

b) Verkehrsteilnehmergruppen

Bei den Fahrem unter Alkoholeinfluß zeigt sich nach der Statistik der Bundesrepublik von 1953 ein ungefähr gleicher Anteil von PKW- und Krafttradfahrern.

Nach D. Ammon sieht man bei den Verkehrsteilnehmern, bei denen nach Verkehrsunfällen Blut zum Zwecke der Alkoholbestimmung an das hiesige gerichtsmedizinische Institut in den Jahren 1950 bis 1951 eingesandt wurde, ebenfalls einen fast gleich hohen Anteil an PKW- und Krafttradfahrern.

Bei 700 Unfallfluchtfällen der Jahre 1950 bis 1960 unseres Materials ist ein enormes Überwiegen der PKW-Fahrer festzustellen. Ihr Anteil betrug 57 %(!) gegenüber den Kraftradfahrern mit 25,8 %. Der prozentuale Anteil der LKW-Fahrer zeigt keinen wesentlichen Unterschied gegenüber anderen Statistiken, sowohl in Bezug auf Alkoholunfälle als auch Gesamtunfälle.

Gegenüber den Zahlen von Ammon für Radfahrer (12,6 %) und Fußgänger (7,8 %) ergibt sich bei den Unfallfluchtfällen ein wesentlich geringerer Anteil dieser Verkehrsteilnehmergruppen, nämlich für Radfahrer 2,9 % und für Fußgänger nur 0,7 %.

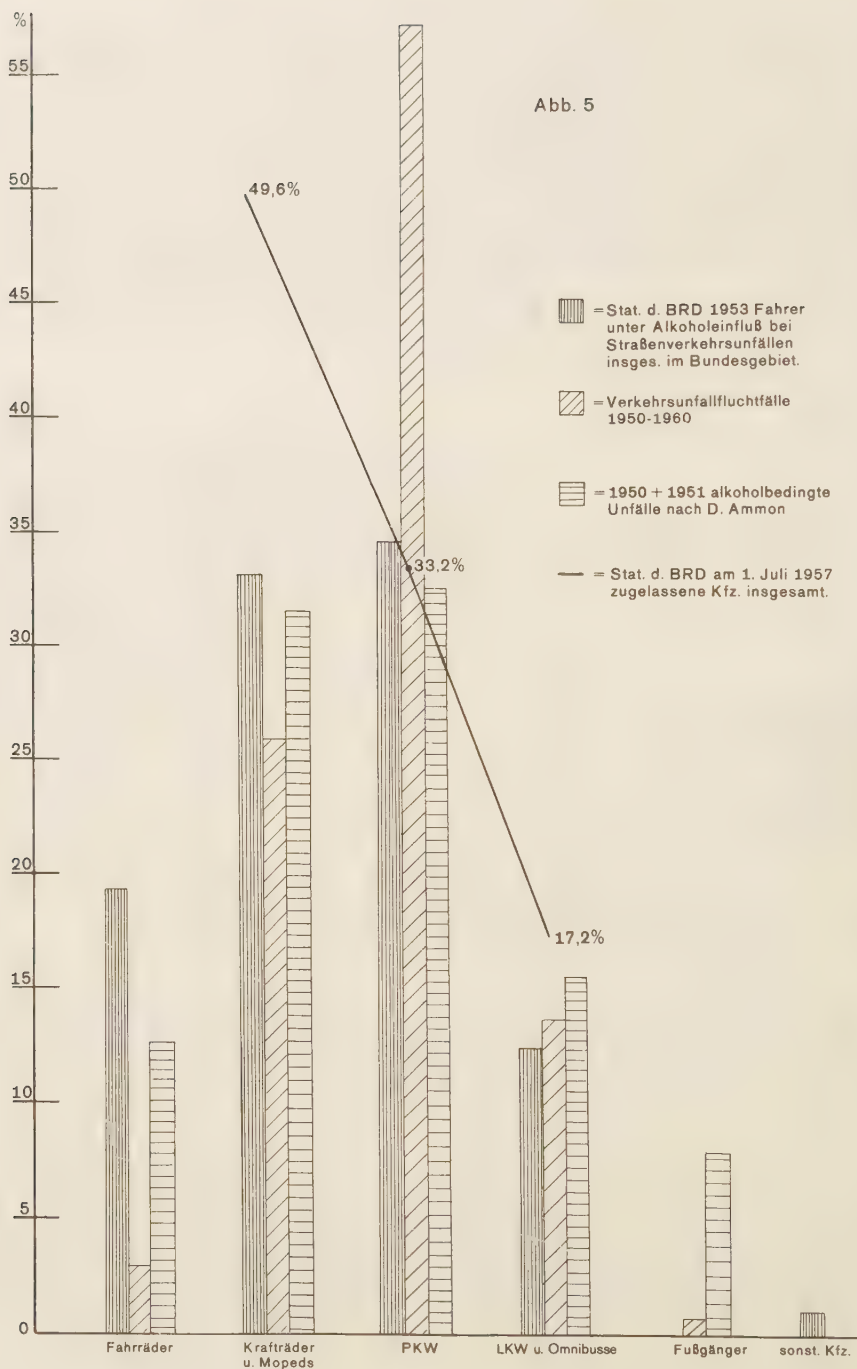
Hieraus ist ersichtlich, daß die PKW-Fahrer an den Unfallfluchtfällen, wohl wegen ihrer größeren Sicherheit, Wendigkeit und Schnelligkeit, den größten Anteil haben, obwohl die Zahl der im Verkehr befindlichen Krafträder und Roller einschließlich Mopeds die der PKW deutlich überwiegt.

Die Zahl der am 1. Juli 1957 im Bundesgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge betrug insgesamt 7,7 Mill. Davon entfielen auf die PKW 33,2 %; LKW, Omnibusse und sonst. Kraftfahrzeuge 17,2 %; Krafträder und Roller 31,4 % und Mopeds 18,2 %.

Zur Veranschaulichung folgende Gegenüberstellung:

Tabelle 3

Verkehrsteilnehmergruppe	Am 1.7.57 i. d. DBR zugel. Kraftfahrzeuge	Fahrer unt. Alkoholeinfluß bei Straßenverkehrsunfällen insge. 1953 i. d. DBR	An Straßenverkehrsunfällen beteil. Verkehrsteilnehmer 1950 u. 1951 n. D. Ammon	Unfallfluchtfälle der Jahre 1950 - 1960
	%	%	%	Fälle %
PKW	33,2	34,4	32,5	399=57,0
LKW	17,2	12,3	15,5	95=13,6
Krafträder, Roller und Mopeds	49,6	33,0	31,5	181=25,8
Radfahrer		19,3	12,7	20= 2,9
Fußgänger			7,8	5= 0,7
Sonst. Kfz.		1,0		
	100,0 = 7,7 Mill. Gesamtzulassg.	100,0 = 23.871 Gesamtfälle	100,0 = 1.096 Gesamtfälle	700=100,0



c) Personen- und Sachschäden

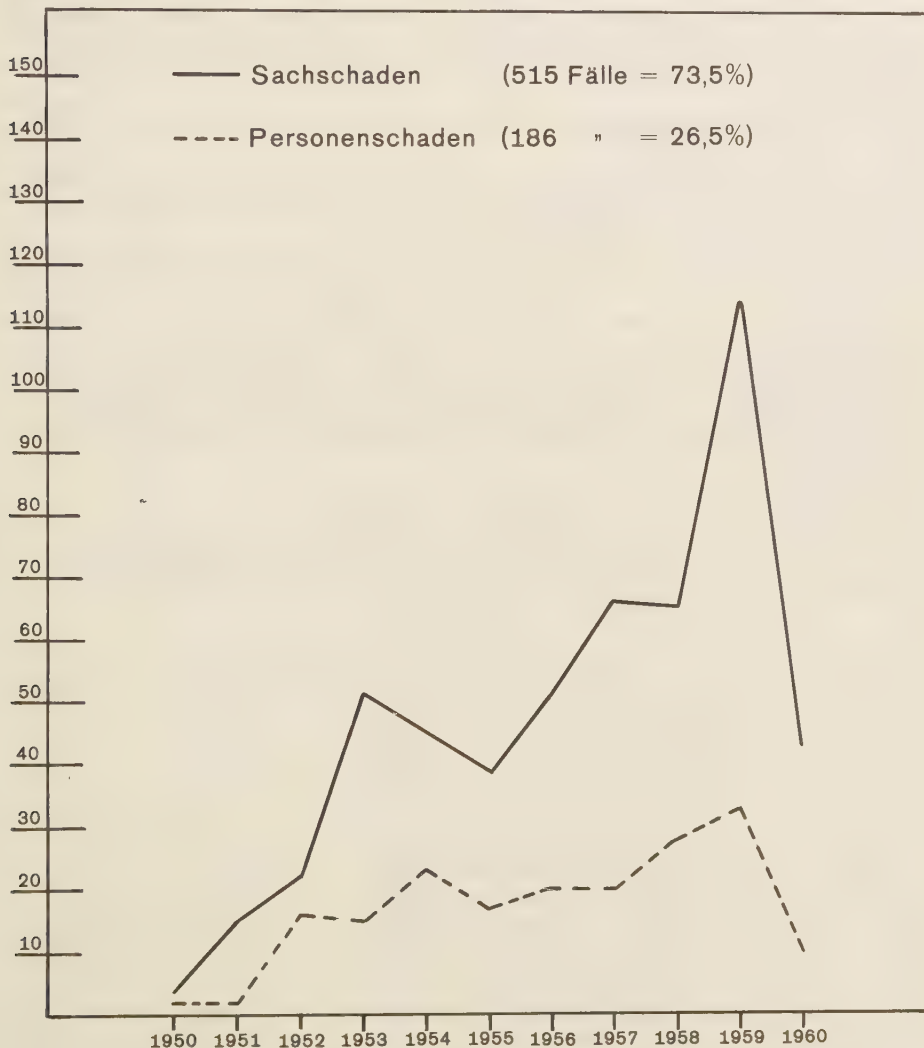
Betrachtet man die verursachten Schäden, so liegt nach meinen Ergebnissen ein deutliches Überwiegen der Unfallflucht bei Sachschaden vor, und zwar 73,5 % zu 26,5 % Personenschaden.

Nach K. Flügel ist das Motiv für die Fahrerflucht in den meisten Fällen die Furcht vor der Bestrafung.

Händel meint dazu: "Unter den nicht seltenen Fällen der Verkehrsunfallflucht verbergen sich erfahrungsgemäß besonders viele Trunkenheitsfahrer, die gerade wegen der Befürchtung, daß der Alkoholeinfluß erkennbar sein könne, die Flucht wagen."

Oft wird dem verursachten geringen Schaden das schwerwiegende Delikt der Unfallflucht hinzugefügt, nur um dem Alkoholnachweis zu entgehen.

Zahl der Fälle Abb. 6



d) Tageszeiten

Aus der Abbildung bei H. Elbel in "Probleme einer Verkehrsmedizin" geht hervor, daß die Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Laufe des Tages stetig steigt und in den frühen Abendstunden ihren Höhepunkt erreicht, um in den späten Abend- und Nachtstunden steil abzufallen. Er sagt dazu an anderer Stelle: "In den Zeiten hoher Verkehrsdichte erreichen die Unfallzahlen ihren Gipfel, die Trunkenheitsfälle verhalten sich ganz anders: In den frühen und mittleren Nachtstunden bei geringer absoluter Unfallfrequenz ein gewaltiges Ansteigen der alkoholbedingten Verkehrsunfälle. Von 20 - 2 Uhr ereignen sich 12 % aller Unfälle, jedoch fast 44 % der Trunkenheitsfälle."

Nach Elbel ist weiterhin schon seit langem bekannt, daß alkoholbedingte Verkehrsunfälle vorwiegend in den Abend- und Nachtstunden auftreten. Auch die amtliche amerikanische Statistik für 1953 (accident Facts 1954) zeigt, daß sich in der Zeit von 0 - 4 Uhr und von 8 - 12 Uhr je 13 % der Unfälle ereignen, obwohl in den vier Stunden nach Mitternacht die Verkehrsdichte nur ein verschwindender Bruchteil der Dichte in den vier Vormittagsstunden ist.

Auch bei Laves-Bitzel-Berger wird ausgeführt, daß nicht die Zeiten des dichtesten Verkehrs, etwa vormittags oder nachmittags, sondern die späten Abend- oder Nachtstunden in Hamburg - wie übrigens auch in allen anderen Großstädten - zu den meisten alkoholbedingten Verkehrsunfällen führten.

Ebenso ereigneten sich nach Ammon 1951 die meisten alkoholbedingten Verkehrsunfälle in den späten Abend- und Nachtstunden.

Die "Statistik der Bundesrepublik Deutschland" von 1953 zeigt, daß sich die Verkehrsunfälle in den Zeiten großer Verkehrsdichte ereignen, also in den Morgen-, Mittags- und frühen Abendstunden, die Nachtstunden jedoch nur minimal beteiligt sind.

Wie sieht es nun mit den Unfallfluchtfällen diesbezüglich aus? Ergeben sich wesentliche Unterschiede?

Die Auswertung des vorliegenden Materials ergab, daß in der Zeit von 20 - 2 Uhr 55,2 % aller Unfallfluchtfälle vorkommen und in der Zeit von 18 - 20 Uhr 19,0 % = insgesamt 74,2 % in den Abend- und Nachtstunden. Der Anteil der übrigen Stunden des Tages beträgt dagegen nur 25,8 %. Diese Zahlen zeigen eine Übereinstimmung mit denen von Elbel und anderen über Trunkenheitsfälle am Steuer. Zu den Zeiten geringster Verkehrsdichte geschehen die meisten alkoholbedingten Verkehrsunfälle und, was an dieser Stelle besonders wichtig ist, auch die meisten Unfallfluchtfälle.

Zur Veranschaulichung siehe Tabelle 4, Abb. 7.

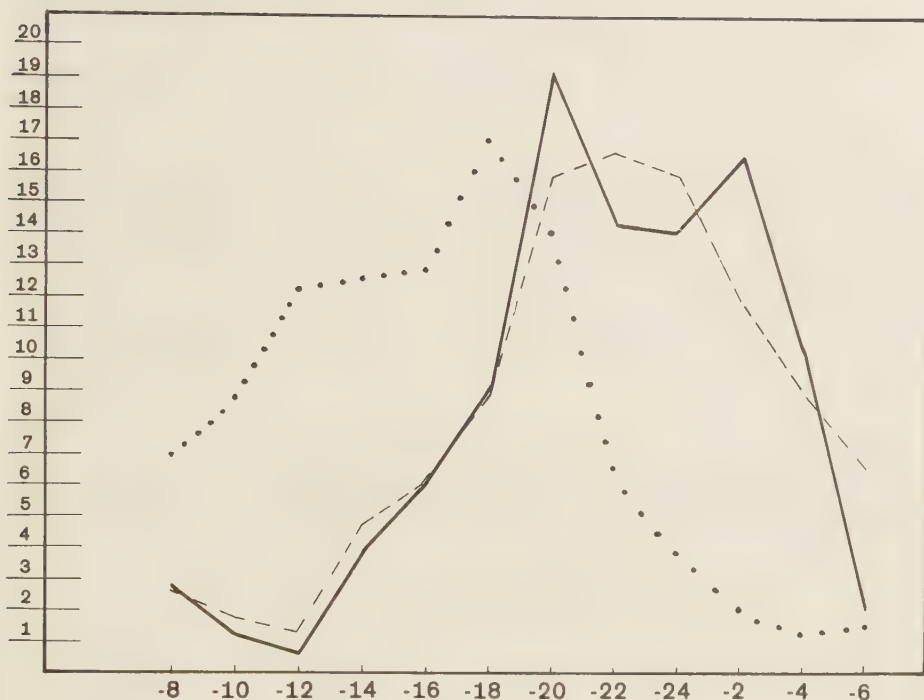
Tabelle 4 Verteilung auf die Tagesstunden

Uhrzeit	Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet 1953	Positive Blutalkohol- befunde bei Verkehrs- teilnehmern n. H. Elbel	Unfallfluchtfälle 1950 - 1960
	Fälle %	%	Fälle %
- 8	31 255 = 7,0	2,4	19 = 2,7
- 10	39 200 = 8,8	1,5	9 = 1,3
- 12	54 652 = 12,3	1,3	5 = 0,7
- 14	56 402 = 12,6	4,6	27 = 3,9
- 16	57 483 = 12,9	5,9	42 = 6,0
- 18	75 560 = 17,0	8,9	64 = 9,1
- 20	62 603 = 14,1	15,7	133 = 19,0
- 22	28 789 = 6,5	16,5	101 = 14,4
- 24	17 232 = 3,9	15,8	99 = 14,1
- 2	9 542 = 2,1	11,9	115 = 16,4
- 4	5 883 = 1,3	9,0	72 = 10,3
- 6	6 788 = 1,5	6,5	15 = 2,1
	445 389 = 100,0 + 310 o. Ang.	100,0	701 = 100,0

Abb. 7

Tagesstunden

% der Fälle



— Prozentualer Anteil der Tageszeiten an den durch Alkoholeinfluß bedingten Unfallfluchtfällen 1950-1960

..... Straßenverkehrsunfälle insgesamt im Bundesgebiet, aufgeteilt nach Tagesstunden, 1963
aus: „Statistik der BRD“, Bd. 135

----- Verteilung der „positiven“ Blutalkoholbefunde bei Verkehrsteilnehmern auf die Tagesstunden
aus: H. Elbel „Blutalkohol“

e) Wochentage

Nach Saar hat der Verlauf der Unfallkurven seine Maxima an Freitagen und Samstagen, um die Monatersten, vor und nach größeren Fest- und Feiertagen, an denen erfahrungsgemäß der Alkoholkonsum seinen Gipfelpunkt erreicht.

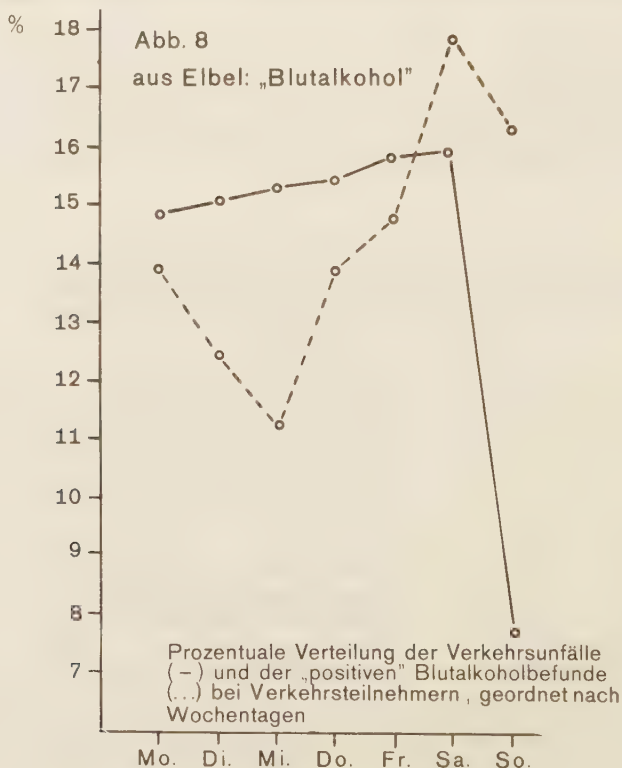
Nach Elbel kommen aus rund 1000 unausgelesenen Unfallakten einer Großstadt auf die 5 Wochentage durchschnittlich je 10,6 %; insgesamt also 53 % der Alkoholunfälle. Der Sonnabend und Sonntag bestreiten allein 47 %. In den beiden Nächten des Wochenendes waren nahezu alle Unfälle durch Alkohol verursacht.

Sehr aufschlußreich sind die 1934 von Heise veröffentlichten graphischen Darstellungen über die prozentuale Verteilung der Verkehrsunfälle und der "positiven" Blutalkoholbefunde (vgl. Abb. 8). Die Zahlen an den 6 Wochentagen schwanken nur wenig; am Sonntag ereignen sich nur halb so viele Verkehrsunfälle wie an den Wochentagen. Demgegenüber liegen die Alkoholunfälle an den Wochentagen am niedrigsten und steigen am Wochenende an. Am Sonntag war 1/3 aller Verkehrsunfälle alkoholbedingt.

Auch nach Laves-Bitzel-Berger entfällt die größte Zahl der Trunkenheitsfälle auf das Wochenende einschließlich der Sonntage. Das Wochenende bietet Gelegenheit, eventuell sogar an zwei aufeinanderfolgenden Tagen Alkohol zu genießen, ohne durch berufliche Rücksichtnahme gehindert zu sein.

K. Händel zeigt, daß die alkoholbedingten Verkehrsunfälle sich auf die Nachtzeiten an den Tagen des Wochenendes (Freitag abend bis Montag früh) zusammendrängen.

Die gesamten Straßenverkehrsunfälle nach der Statistik der Bundesrepublik von 1953 halten sich an den Wochentagen die Waage, steigen an den Samstagen an und fallen am Sonntag wieder ab.



Aus der Arbeit von Ammon geht dagegen hervor, daß die alkoholbedingten Verkehrsunfälle am Samstag und Sonntag gewaltig ansteigen und in der Mitte der Woche am niedrigsten sind.

Bei den Unfallfluchtfällen läßt sich sagen, daß, ebenso wie bei den alkoholbedingten Verkehrsunfällen, der Sonnabend und Sonntag mit 47,6 % weitaus an der Spitze liegen. Der Anteil der Wochentage betrug insgesamt 52,4 %, wobei bis zum Mittwoch keine wesentlichen Schwankungen zu sehen sind, die Kurve jedoch am Freitag bereits wieder einen Anstieg zeigt.

Wenn Eibel und andere feststellten, daß die Wochenenden die größten Anteile an den alkoholbedingten Verkehrsunfällen aufweisen, so kann ich das anhand des Materials aus dem hiesigen gerichtsmedizinischen Institut der letzten 10 Jahre dahingehend ergänzen, daß auch die alkoholbedingten Unfallfluchtfälle ihren Höhepunkt an den beiden Tagen des Wochenendes erreichen, wobei wiederum der Sonntag eine besondere Rolle spielt, indem auf ihn allein 26,2 % der Unfallfluchtfälle fallen.

Im Vergleich mit den Straßenverkehrsunfällen der Bundesrepublik von 1953 geht klar hervor: Am Sonntag niedrigste Zahl der Verkehrsunfälle, demgegenüber nach dem vorliegenden Material höchste Zahl der durch Alkoholeinfluß bedingten Unfallfluchtfälle.
(Vgl. Tabelle 5, Abb. 9)

Tabelle 5

Verteilung auf die Wochentage

Wochentage	Straßenverkehrsunfälle insges. im Bundes- gebiet 1953		Häufigkeit der alkohol- bedingten Verkehrsun- fälle 1951 n. D. Ammon		Unfallfluchtfälle 1950 - 1960	
	Fälle	%	Fälle	%	Fälle	%
Montag	65 106	= 14,6	101	= 12,3	70	= 10,0
Dienstag	63 105	= 14,2	82	= 10,0	63	= 9,0
Mittwoch	63 062	= 14,1	82	= 10,0	61	= 8,7
Donnerstag	60 154	= 13,5	99	= 12,2	75	= 10,7
Freitag	66 132	= 14,8	119	= 14,5	98	= 14,0
Samstag	75 354	= 16,9	159	= 19,5	150	= 21,4
Sonntag	52 786	= 11,9	176	= 21,5	184	= 26,2
	445 699	= 100,0	818	= 100,0	701	= 100,0

Abb. 9



f) Monate

Bezüglich der Verteilung der Unfallfluchtfälle auf die Monate zeigt sich an unserem Material ein deutliches Überwiegen der Sommermonate Juli mit 12,1 % und August mit 11,9 %. In dieser Hinsicht ergeben sich keine Abweichungen gegenüber den allgemeinen Straßenverkehrsunfällen nach der Statistik der Bundesrepublik von 1953. Auch hier ist ein deutlicher Gipfel in den Monaten Juli und August zu sehen.

Ebenso zeigt eine Statistik aus Laves-Bitzel-Berger sowohl für den Stadt- als auch für den Landverkehr einen Anstieg der Unfälle in den Sommermonaten.

(Vgl. Abb. 10)

Ammon kommt bei seinen Untersuchungen über alkoholbedingte Verkehrsunfälle zu denselben Ergebnissen.

Die Wintermonate zeigen in allen Statistiken eine deutliche Depression.

Auch nach unseren Kollektiven ermittelte ich ein Ansteigen in den Monaten des Frühjahres (März bis Mai = 23,3 %) zum Sommer (Juni bis August = 33,0 %) und ein Absinken im Herbst (September bis November = 25,5 %) zum Winter (Dezember bis Februar = 18,2 %).

Man kann hieraus schließen, daß bezüglich der Monate ein Ansteigen der Verkehrsunfälle auch ein Ansteigen der Verkehrsunfallfluchtfälle zur Folge hat, und daß sich in den Beziehungen Verkehrsunfälle, alkoholbedingte Verkehrsunfälle und Verkehrsunfallflucht keine wesentlichen Unterschiede ergeben.

Zur Veranschaulichung siehe Tabelle 6, Abb. 11

Abb. 10

aus Laves-Bitzel-Berger "Der Straßenverkehrsunfall"

Zahl der Fälle

Verteilung der Verkehrsunfälle
auf die Monate

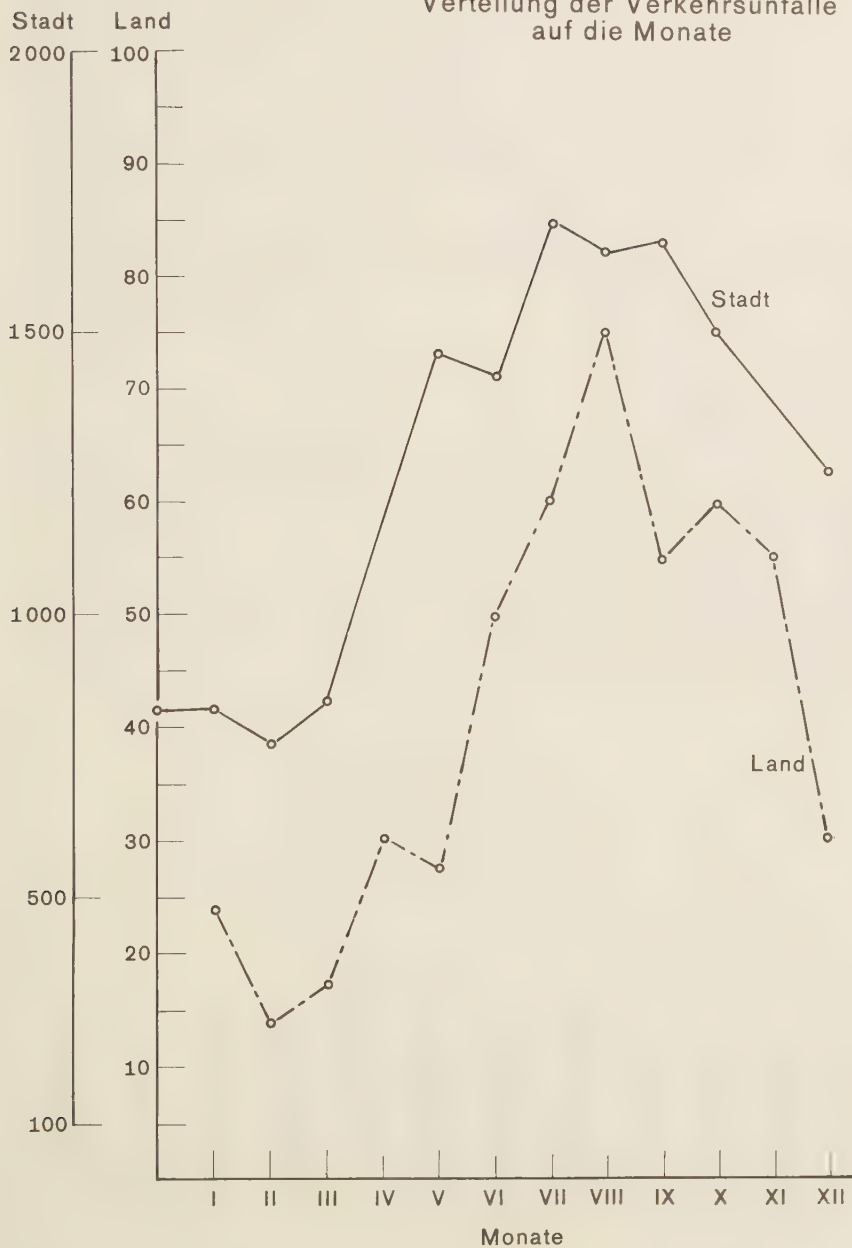
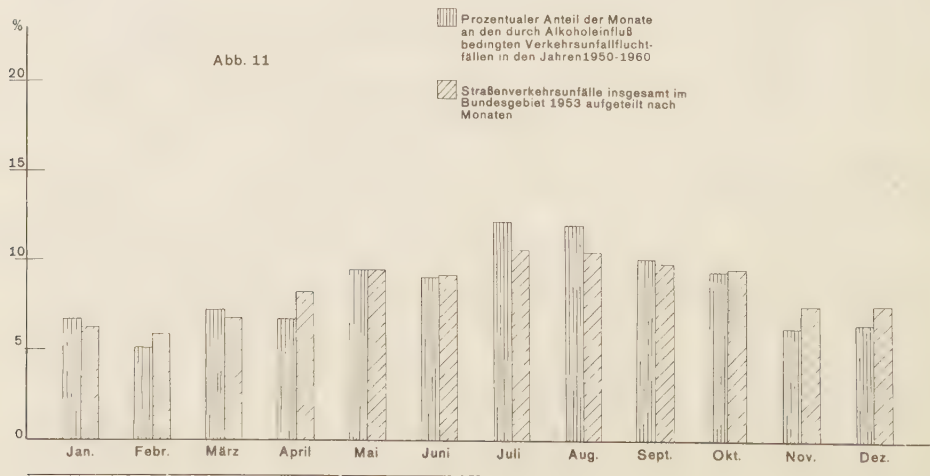


Tabelle 6

Verteilung auf die Monate

Monate/ Jahreszeit	Straßenverkehrsunfälle insges. im Bundes- gebiet 1953	Alkoholbedingte Verkehrsunfälle 1950 u. 1951 n. D. Ammon	Unfallfluchtfälle 1950 - 1960
	Fälle %	Fälle %	Fälle %
März	29 975 = 6,7	+)	51 = 7,2
April	36 225 = 8,1		47 = 6,7
Mai	41 895 = 9,4		66 = 9,4
Frühjahr	24,2	19,2	23,3
Juni	40 767 = 9,1		63 = 9,0
Juli	46 580 = 10,5		85 = 12,1
August	46 186 = 10,4		84 = 11,9
Sommer	30,0	40,7	33,0
September	43 371 = 9,7		70 = 10,0
Oktober	42 023 = 9,4		65 = 9,3
November	32 733 = 7,4		44 = 6,2
Herbst	26,5	28,3	25,5
Dezember	32 777 = 7,4		45 = 6,4
Januar	27 410 = 6,1		47 = 6,7
Februar	25 757 = 5,8		36 = 5,1
Winter	19,3	11,8	18,2
insgesamt:	445 699 = 100,0	100,0	703 = 100,0

+) Monatswerte nicht vorhanden



g) Alter

Lejeune weist darauf hin, daß - da sich die Merkwelt des Menschen zwischen dem 22. und 28. Lebensjahr verfestige - die Einstellung der heute älteren Menschen (um 60 Jahre) zum Verkehr vor etwa 35 Jahren festgelegt sei.

Nach Laves-Bitzel-Berger zeigen die absoluten Zahlen im Hinblick auf die Altersverteilung der wegen Trunkenheit am Steuer beanstandeten Fahrer einen Gipfelbereich zwischen dem 40. und 44. Lebensjahr. In den letzten Jahren aber sei der Anteil der 20 bis 30jährigen erheblich angestiegen. Relativ gesehen sei die Unfallquote der jüngeren Fahrer größer (vgl. Abb. 12).

Bei Ammon zeigt die Altersverteilung der alkoholbedingten Verkehrsunfälle im Jahre 1951 einen Höhepunkt der 20 bis 25jährigen. Die Kurve sinkt dann etwas ab, um bei den 40 bis 45jährigen wieder etwas anzusteigen und fällt dann bei den über 55jährigen steil ab.

Auch nach unseren Ergebnissen liegen die 21 bis 25jährigen mit 18,9 % absolut an der Spitze. Es folgen dann die 15 bis 20jährigen mit 14,3 % und die 20 bis 30 jährigen mit 14,7 %. Für die übrigen Altersklassen ergeben sich keine Besonderheiten, die Zahlen fallen mit kleineren Schwankungen ganz allmählich ab.
(Vgl. Tabelle 7, Abb. 13)

Abb. 12

Zahl der Fälle

Stadt Land

aus Laves-Bitzel-Berger
„Der Straßenverkehrsunfall“

Altersverteilung der
Verkehrsunfälle.

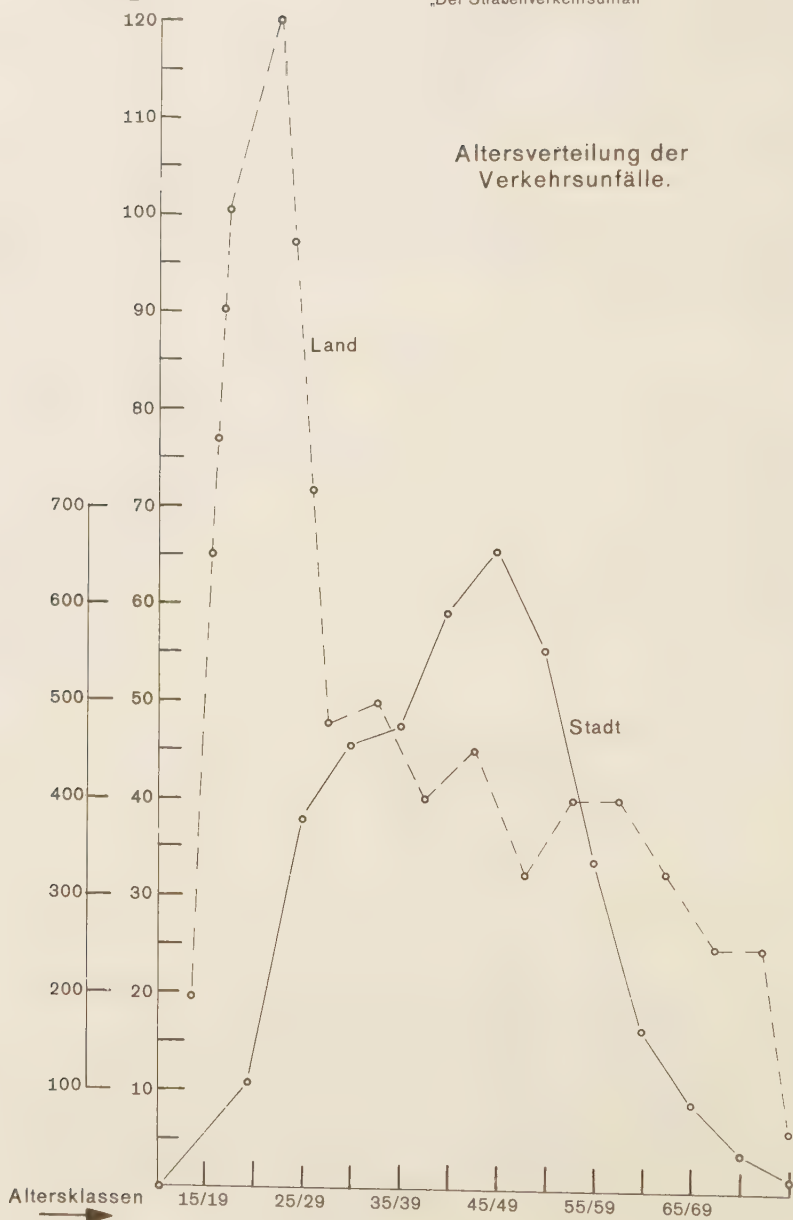
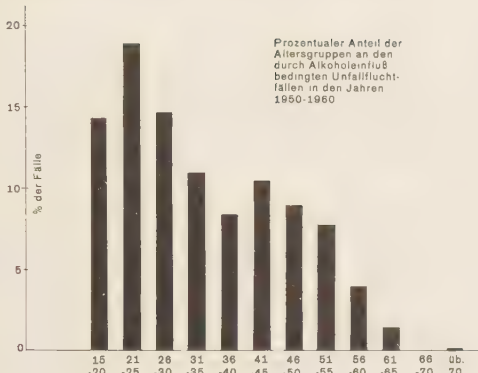


Tabelle 7

Abb. 13

Verteilung auf die Altersklassen

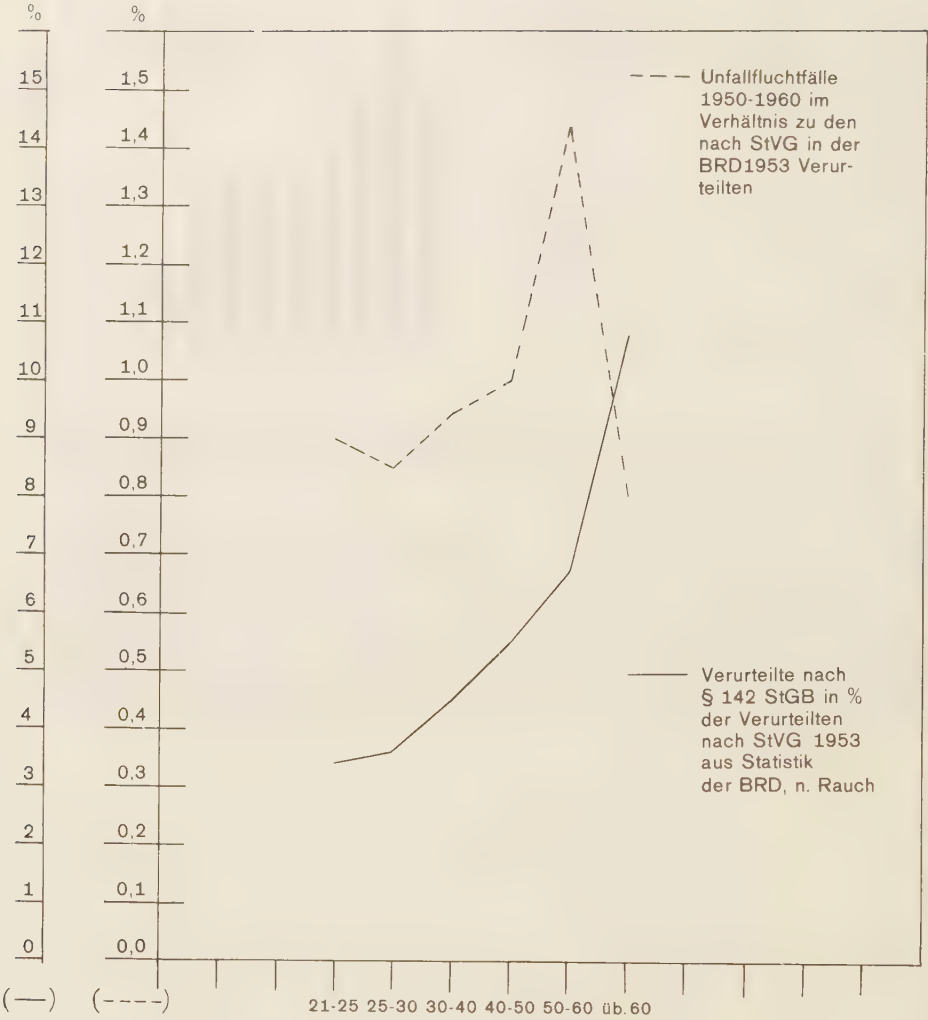
Alter	Fälle	=	%
15 - 20	100	=	14,3
21 - 25	133	=	18,9
26 - 30	103	=	14,7
31 - 35	77	=	11,0
36 - 40	59	=	8,4
41 - 45	74	=	10,5
46 - 50	63	=	9,0
51 - 55	55	=	7,8
56 - 60	27	=	3,9
61 - 65	10	=	1,4
66 - 70	-	=	-
über 70	1	=	0,1
	702	=	100,0



Setzt man nun unsere Zahlen für Unfallflucht ins Verhältnis zu den 1953 wegen Verkehrsdelikten Verurteilten, so ergibt sich folgendes Bild: Mit zunehmendem Alter steigt die Zahl der Unfallfluchtfälle, sie erreicht ihren Höhepunkt bei den 50 bis 60jährigen, um dann steil bei den über 60jährigen abzufallen (vgl. Abb. 14).

Rauch hat in seiner Arbeit prozentual in den mittleren Altersstufen ein mäßiges, dann aber ganz bedeutendes Ansteigen der Verurteilungen wegen Unfallflucht im Verhältnis zu den allgemeinen Verkehrsdelikten gesehen. Die von ihm aufgestellte Kurve für das Jahr 1953 nach den Zahlen der Statistik der Bundesrepublik zeigt den Gipfelpunkt bei den über 60jährigen (vgl. Abb. 14). Er zieht folgenden Schluß: "Da die Zahl der Verurteilungen wegen Verkehrsdelikten ein ungefähres Maß für die Zahl der schuldhaften Beteiligungen an Unfällen liefert, wäre theoretisch in jedem dieser Fälle eine Verkehrsunfallflucht in Frage gekommen. Wenn nun mit zunehmendem Alter die Verkehrsunfallflucht im Verhältnis zur Anzahl möglicher Fälle zunimmt, folgt daraus, daß das höhere Alter ein irgendwie maßgeblicher Faktor bei der Verkehrsunfallflucht sein muß."

Abb. 14



3. Häufigkeit der durch Alkoholeinfluß bedingten Verkehrsunfallflucht-fälle nach Blutalkoholwerten

a) insgesamt

Es gibt nach Schleyer ab 0,1 ‰ keine bedeutungslose Blutalkoholkonzentration mehr.

Laves-Bitzel-Berger weisen besonders auf die Gefahren hin, welche durch leichtere Trunkenheitsgrade im Verkehr verursacht werden. Der Zustand der Euphorie und Enthemmung, der Unterschätzung der sich bietenden Gefahren und die Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit erkläre diese Fakten.

An unserem Material zeigt sich, daß von 701 Unfallfluchtfällen nur 13, d.h. 1,8 ‰, absolut alkoholfrei waren. Mit 23,5 ‰ liegen die leichten Trunkenheitsgrade von 0,60 - 1,19 ‰ doch erheblich hoch. Das beweist die Theorie, daß bereits ganz leichte Angetrunkenheit eine Enthemmung und Neigung zur Verantwortungslosigkeit zur Folge hat.

Die Kollektive von 1,20 - 2,09 ‰ haben den größten Anteil an den Unfallfluchtfällen, nämlich 50,9 ‰, also über die Hälfte aller Fälle. Die Werte über 2,70 ‰ spielen für die Unfallflucht keine besondere Rolle, sie nehmen 1,90 ‰ ein und stellen damit mehr oder weniger Einzelfälle dar.

(Vgl. Tabelle 8, Abb. 15)

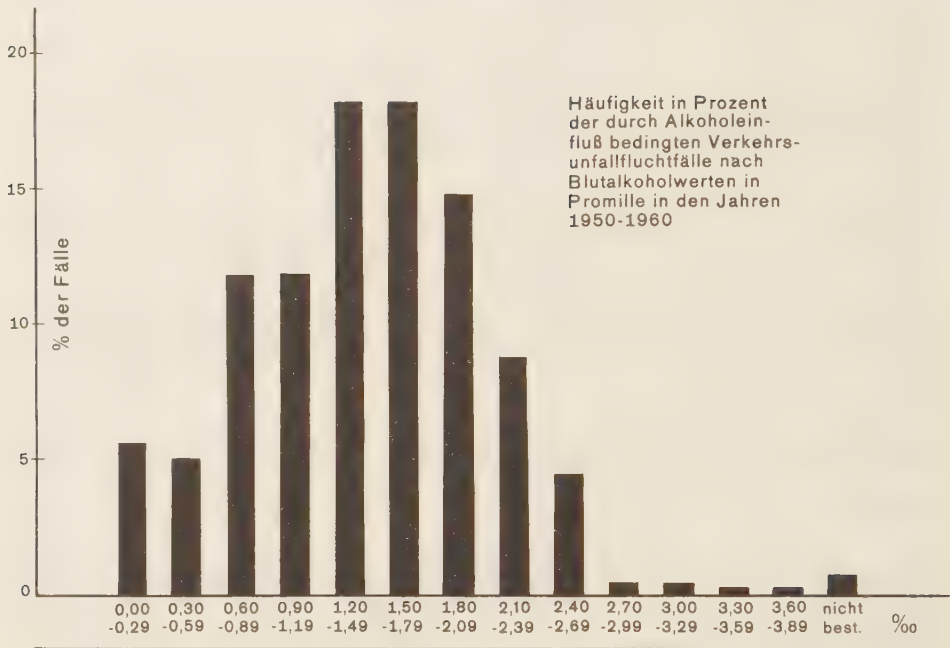
Nach Schleyer prädestiniert ein Blutalkoholgehalt bis 1,20 ‰ zum Verkehrsunfall; in diesem Rahmen liegt auch ein großer Teil der Verkehrsunfallfluchtfälle.

Tabelle 8

Blutalkoholwerte in ‰ der Fälle

Promille	Häufigkeit der durch Alkoholeinfluß bedingten Verkehrsunfallfluchtfälle 1950 - 1960			
	Gesamtanteil	PKW	davon LKW	Krafträder
0,00 - 0,29	5,6	6,3	6,3	3,1
0,30 - 0,59	5,0	5,7	4,2	5,0
0,60 - 0,89	11,7	11,8	13,7	12,2
0,90 - 1,19	11,8	14,0	8,4	9,9
1,20 - 1,49	18,1	17,0	19,0	21,0
1,50 - 1,79	18,1	16,8	15,8	20,5
1,80 - 2,09	14,7	14,8	15,8	14,4
2,10 - 2,39	8,7	7,8	10,5	7,8
2,40 - 2,69	4,4	5,0	4,2	2,8
2,70 - 2,99	0,4	0,0	2,1	0,0
3,00 - 3,29	0,4	0,2	0,0	1,1
3,30 - 3,59	0,2	0,2	0,0	0,0
3,60 - 3,89	0,2	0,2	0,0	0,0
nicht bestimmt	0,7	0,2	0,0	2,2
%	100,0	100,0	100,0	100,0
Gesamtfälle	701	399	95	181

Abb. 15



b) nach Verkehrsteilnehmern

Bestehen nun zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern Unterschiede in Bezug auf Blutalkoholkonzentration und Unfallflucht?

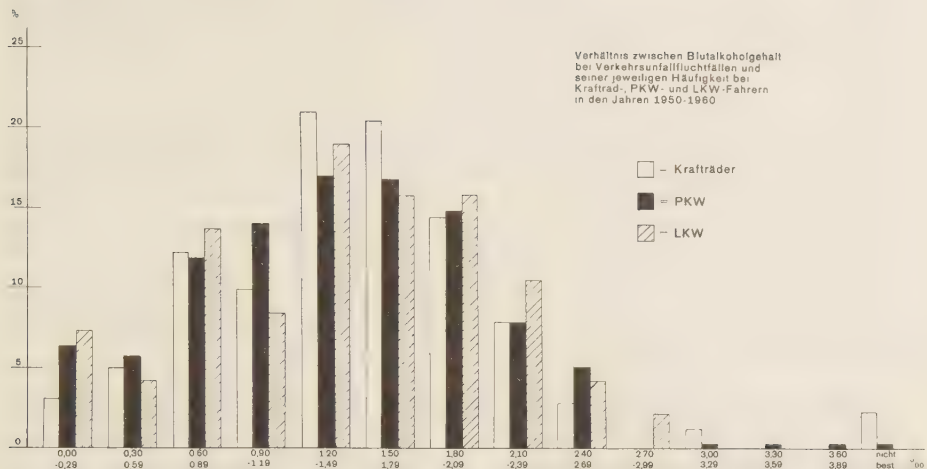
In dem Kollektiv von 0,90 - 1,19 ‰ ragen ganz deutlich die PKW-Fahrer heraus, und zwar mit 14,0 %.

Bei den LKW-Fahrern fällt auf, daß sie in dem Kollektiv 2,10 - 2,39 ‰ einen Anteil von 10,5 % besitzen. Die Kollektive zeigen bei den LKW-Fahrern allgemein eine Verschiebung nach der Seite höherer Blutalkoholwerte, während die PKW-Fahrer deutlich in den Bereichen niedriger Konzentrationen liegen.

Alle 3 Gruppen - PKW-, LKW- und Krafttradfahrer - haben ihren Höhepunkt in den Konzentrationen von 1,20 - 2,09 ‰. In dem Kollektiv 1,20 - 1,49 ‰ erreichen sowohl die Krafttrader mit 21,0 % als auch die LKW mit 19,0 % ihren Höchststand. Bei den Kollektiven 1,20 - 1,29 ‰ und 1,50 - 1,79 ‰ ergibt sich für die PKW-Fahrer fast eine Waagerechte. Ihr %-Satz beträgt hier 17,0 bzw. 16,8. Es ergibt sich also hier kein Höhepunkt, sondern eine Plateaubildung.

Nach der Seite größerer Konzentrationen ist der Abfall für LKW nach 1,79 ‰ ganz allmählich, während er für PKW und Krafttrader wesentlich steiler ist. (Vgl. Tabelle 8, Abb. 16)

Radfahrer und Fußgängerspielen für die Unfallflucht keine wesentliche Rolle, sie waren nur 20mal bzw. 5mal bei Unfallfluchtfällen beteiligt. Eine Auswertung kam dadurch nicht in Frage.



Diskussion

Für vorstehende statistische Untersuchungen stand das Aktenmaterial der Jahre 1950 bis 1960 des hiesigen gerichtsmedizinischen Institutes zur Verfügung.

Unter 25 281 Verkehrsdelikten im Erlanger Bearbeitungsraum befanden sich 700 Fälle von Verkehrsunfallflucht.

Der Anteil der Unfallflucht an den alkoholbedingten Verkehrsunfällen betrug im Durchschnitt 2,8 % und liegt somit praktisch gleich hoch wie in dem Material von Laves-Bitzel-Berger (2,63 %).

Es ergab sich jedoch ein ständiges Ansteigen der Verkehrsunfallflucht im Vergleich zu den gesamten Verkehrsdelikten von 1954 = 2,1 % bis 1960 = 4,8 %. Dies zeigt auch die Statistik der Bundesrepublik, von der unsere Kurve nur insofern abweicht, als sie den geringen Anstieg (Knick) von 1952 zu 1953, den Flügel mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19.12.52 in Zusammenhang bringt, nicht aufweist.

Der Rückgang der absoluten Zahlen im Jahre 1960 beruht auf einer rein organisatorischen Maßnahme, durch die die Untersuchungen auf Blutalkohol auch anderen Instituten mit übertragen wurden.

Bei der Aufgliederung der Unfallfluchtfälle nach Berufsgruppen stehen die Arbeiter mit 27,5 % an der Spitze unserer Statistik; ihnen folgen unmittelbar die Angestellten, Kaufleute und Vertreter mit 26,8 % sowie Handwerker mit 21 %.

Die Berufskraftfahrer waren mit 12,6 % relativ wenig an der Unfallflucht beteiligt, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß ihnen die Folgen, die für sie den Verlust der Existenz bedeuten würden, besser bekannt sind. Im Gegensatz dazu ist die Existenz aller übrigen Berufsgruppen nur indirekt von einem Fahrzeug abhängig.

Eine Statistik in Laves-Bitzel-Berger über "Berufsgruppen bei Unfällen und Beanstandungen" (vom 1.1.53 bis 31.12.54) zeigt ähnliche Ergebnisse. Die kaufmännischen Berufe (einschl. Vertreter) waren mit 27,6 % beteiligt, das Baugewerbe und Handwerk mit 22,8 % und die Berufskraftfahrer mit 13,4 %.

Zwischen Unfallfluchtfällen und allgemeinen Verkehrsdelikten kann somit in Beziehung auf die Berufsgruppen kein wesentlicher Unterschied gefunden werden. Hier würde allerdings die Kenntnis über die von den einzelnen Berufsgruppen gefahrenen Straßenkilometer einen besseren Überblick ermöglichen.

In Bezug auf das Geschlecht ist zu sagen, daß sich unter den Verkehrsunfallflüchtigen der letzten 10 Jahre im Erlanger Bearbeitungsraum unter 700 Personen nur 2 Frauen befanden. Frauen sind auch sonst an Unfällen nur wenig beteiligt (nach einer Feststellung des Bayerischen Statistischen Landesamtes nur an 5 % aller Verkehrsunfälle), obwohl die Zahl der weiblichen Kraftfahrzeuglenker ständig zugenommen hat.

Die Betrachtung der Verkehrsteilnehmergruppen zeigt einen deutlichen Unterschied zu den Statistiken über alkoholbedingte Verkehrsunfälle und Unfälle insgesamt.

Während sich in diesen Statistiken der Anteil der PKW-Fahrer um 30 % bewegt, ergab sich bei unseren Unfallfluchtfällen ein Prozentsatz von 57. Über die Hälfte aller Verkehrsunfallfluchtfälle wurden also von PKW-Fahrern begangen. Ihnen dürfte die Geschwindigkeit, Wendigkeit und größere Sicherheit ihrer Fahrzeuge zugute kommen.

Trotz der hohen Zahl der zugelassenen Krafträder (am 1.7.57 waren es 49,6 % aller Fahrzeuge) liegt die Unfallflucht der Kraftrad-Fahrer nur bei 25,8 %. Das liegt wohl vor allem daran, daß diese, ebenso wie die Radfahrer, bei einem Verkehrsunfall meist selbst verletzt werden und deshalb oder wegen der Beschädigung ihres Fahrzeuges an der Flucht verhindert sind.

Nur 17,2 % der am 1.7.57 in der Bundesrepublik zugelassenen Kraftfahrzeuge waren LKW. Demzufolge erscheinen auch die LKW-Fahrer in allen Unfallstatistiken mit niedrigen Prozentzahlen. An den Verkehrsunfallfluchtfällen waren sie mit 13,6 % beteiligt. Einem LKW-Fahrer dürfte die Flucht außerdem dadurch erschwert sein, da er in dem meist vorhandenen Beifahrer von vornherein einen Mitwisser hat.

Bei 73,5 % der Unfallfluchtfälle bestand nur Sachschaden, bei den restlichen 26,5 % Personenschaden.

Hinsichtlich der Tageszeiten stehen unsere Ergebnisse im Einklang mit denen über alkoholbedingte Unfälle. In den Zeiten nach Arbeitsschluß (ab 18,00 Uhr) steigen mit dem vermehrten Alkoholkonsum sowohl die alkoholbedingten Verkehrsunfälle als auch die Unfallfluchtfälle an. Hinzu kommt, daß die Abend- und Nachtstunden die Flucht begünstigen (18.00 – 2.00 Uhr = 74,2 % aller Unfallfluchtfälle), da die Dunkelheit die Möglichkeit bietet, unerkant nach einem Unfall zu entkommen.

Die Aufteilung nach Wochentagen bringt ebenfalls eine Kongruenz zwischen Unfällen durch Alkoholeinfluß und Unfallflucht.

Nach Saar haben die Unfallkurven ihren Höhepunkt an den Tagen, an denen der Alkoholkonsum seinen Höhepunkt erreicht. Das Gleiche trifft für die Unfallfluchtkurven zu. Sie erreichen mit 47,6 % am Wochenende ihren Gipfel, wobei wiederum der Sonntag mit 26,2 % besonders hoch liegt. Hierbei ergibt sich auch ein Unterschied zu den Straßenverkehrsunfällen insgesamt, die am Sonntag gegenüber dem Samstag absinken.

Bei den übrigen Tagen der Woche zeigt sich in allen Kurven ein Absinken zur Wochenmitte und ein allmählicher Anstieg zum Wochenende. (Vgl. Tabelle 5)

Die Verteilung auf Monate bzw. Jahreszeiten ist bei den Gesamtunfällen, alkoholbedingten Unfällen und Verkehrsunfallfluchtfällen im wesentlichen gleich. (Vgl. Tabelle 6) Der Gipfel liegt im Sommer (Hauptreisezeit), das Minimum im Winter.

Die Aufteilung der Unfallfluchtfälle des vorliegenden Materials nach Altersklassen zeigt, daß die 21 bis 25jährigen an der Spitze liegen. Mit zunehmendem Alter nehmen zwar die absoluten Zahlen der Unfallfluchtfälle ab, im Verhältnis zu den in der Bundesrepublik (Statistik des Jahres 1953) wegen Verkehrsdelikten Verurteilten liegt jedoch der prozentuale Anteil der Unfallflucht bei den 50 bis 60jährigen am höchsten.

Im Gegensatz zu der von Rauch benutzten Statistik der Bundesrepublik Deutschland über Verurteilte nach § 142 StGB (Unfallflucht) in Prozent der Verurteilten nach dem Straßenverkehrsgesetz (allgem. Verkehrsdelikte), bei der der Gipfel bei den über 60jährigen liegt, hat bei unserem Material die Altersklasse der über 60jährigen einen wesentlich geringeren Anteil. Der Gipfel liegt bei uns bei den 50 bis 60jährigen. (Vgl. Abb. 14)

Für den Erlanger Bearbeitungsraum läßt sich also abweichend zur Massenstatistik sagen, daß die Beteiligung der über 60jährigen an der Unfallflucht sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis zu den gesamten Verkehrsunfällen gering ist. Dies ergibt eine Parallele zu der von Ammon festgestellten geringen Beteiligung der über 60jährigen an alkoholbedingten Verkehrsunfällen.

Laves-Bitzel-Berger haben einen größeren Teil der Unfälle bei älteren Menschen feststellen können, allerdings weisen sie darauf hin, daß in den letzten Jahren der Anteil der 20 bis 30jährigen im Steigen begriffen sei.

Lejeune weist darauf hin, daß - da sich die Merkwelt des Menschen zwischen dem 22. und 28. Lebensjahr verfestige - die Einstellung der heute älteren Menschen (um 60 Jahre) zum Verkehr vor etwa 35 Jahren festgelegt sei. (K. Flügel)

Noch verständlicher ist die Ansicht Rauchs, der Ansehen, bürgerliche Lebensstellung und die vorgefaßte Meinung des "sicheren Fahrers" als Hauptursachen für die Unfallflucht im hohen Alter hält. Psychologisch gesehen ist es nach ihm die triebhaft erlebte Angst vor den Folgen des Unfalls, die zu der triebhaft erfaßten Möglichkeit führt, sich diesen durch die Flucht zu entziehen. Die Ratio ist in dieser Extremsituation des Unfalls weitgehend ausgeschaltet.

Zweifelloos ist die Furcht vor Bestrafung das Hauptmotiv der Flucht (vgl. auch Flügel). Eine wesentliche Rolle dürfte dabei auch die Entdeckung der genossenen Alkoholmengen spielen, da ja das Fahren unter Alkoholeinfluß besonders schwer bestraft wird.

Hinsichtlich der prozentualen Verteilung der Blutalkoholkonzentrationen ergaben sich keine wesentlichen Unterschiede zu den Statistiken anderer Autoren über alkoholbedingte Verkehrsunfälle (Schwerd u. Ammon, Elbel, Laves-Bitzel-Berger u.a.).

Es zeigte sich, daß die leichten und mittleren Trunkenheitsgrade in unseren Kollektiven (vgl. Tabelle 8) eine wesentliche Rolle bei der Unfallflucht spielen und viel ausschlaggebender sind als die hohen Promille-Zahlen. Zu demselben Ergebnis war auch Ammon bei Verkehrsunfällen durch Alkoholeinfluß gekommen.

Auch Flügel sieht gerade in der Diskrepanz zwischen geringgradiger somatischer Beeinträchtigung und den - wenn auch oft als solche nicht erkannten - hochgradigen psychischen Veränderungen in frühen Stadien der Alkoholintoxikation die Gefahr des Alkohols für den Straßenverkehr begründet.

In fast allen Fällen unseres Materials konnte Alkoholeinfluß nachgewiesen werden, und nur 1,8 % der eingesandten Blutproben nach Unfallflucht waren alkoholfrei. Doch ist zu bedenken, daß das Material ausgewählt ist, weil, von Schwerverletzten abgesehen, nur bei solchen Personen Blutproben vorgenommen wurden, bei denen offensichtliche Trunkenheitszeichen vorlagen, mindestens aber die Alcotestprobe positiv verlief.

Die Frage, ob die Unfallflucht bei den alkoholbeeinflussten Verkehrsteilnehmern häufiger vorkommt als bei Unfallbeteiligten ohne Alkoholeinfluß, kann auf Grund unseres Materials nicht bejaht werden. Wir fanden 2,8 % Unfallfluchtfälle. In der Statistik der Bundesrepublik Deutschland von 1953, in welcher alle wegen Verkehrsdelikten Verurteilten erfaßt sind, liegt der prozentuale Anteil mit 4,4 sogar etwas höher.

Vorstehende Untersuchungen über die Verkehrsunfallflucht unter Alkoholeinfluß brachten im wesentlichen Übereinstimmung mit den Ergebnissen anderer Autoren über alkoholbedingte Verkehrsunfälle.

Es ergaben sich keine bezeichnenden Merkmale für das Zustandekommen der Verkehrsunfallflucht. Ob Unfallflucht begangen wird oder nicht, ist letzten Endes von der charakterlichen Gesinnung einer Person und ihrer Einstellung zur Umwelt abhängig.

Zusammenfassung

In der vorliegenden Arbeit sollte untersucht werden, inwieweit sich Unterschiede ergeben zwischen allgemeinen Verkehrsdelikten, alkoholbedingten Verkehrsunfällen und Verkehrsunfallflucht. Zu diesem Zwecke wurde das vorhandene Aktenmaterial der Jahre 1950 bis 1960 des hiesigen gerichtsmedizinischen Institutes ausgewertet und mit anderen Statistiken verglichen.

Folgende Ergebnisse wurden dabei gewonnen:

1. Der Anteil der Unfallflucht an den Verkehrsunfällen alkoholbeeinflusster Verkehrsteilnehmer stieg von 1954 (2,1 %) bis 1960 (4,8 %) um mehr als das Doppelte an. Der Durchschnittswert (2,8 %) unterschied sich nicht von den von anderen Autoren ermittelten Zahlen (Laves-Bitzel-Berger = 2,63 %).
2. Bei den Berufsgruppen lagen Arbeiter, Angestellte und Handwerker an der Spitze. Berufskraftfahrer waren relativ selten an der Unfallflucht beteiligt.
3. Bei der Aufteilung nach Verkehrsteilnehmergruppen ergab sich ein sehr starkes Überwiegen der PKW-Fahrer (57 %) im Gegensatz zu den Statistiken über alkoholbedingte Verkehrsunfälle und allgemeine Verkehrsdelikte. Die Krafttradfahrer waren im Vergleich zu der hohen Zulassungszahl wenig beteiligt.
4. Es ergab sich ein deutliches Überwiegen des Sachschadens gegenüber dem Personenschaden.
5. Bezüglich der Tageszeiten deckten sich die Ergebnisse mit denen für alkoholbedingte Verkehrsunfälle. Zu den Zeiten geringster Verkehrsdichte (in den Abend- und Nachtstunden) geschehen die meisten alkoholbedingten Verkehrsunfälle und auch die meisten Unfallfluchtfälle.
6. Ebenso zeigten die Unfallfluchtfälle bei der Aufteilung nach Wochentagen die gleichen Merkmale wie die alkoholbedingten Verkehrsunfälle. Die Maxima lagen an den Wochenenden.
7. Die Verteilung auf Monate bzw. Jahreszeiten ergab keine Unterschiede zu anderen Statistiken.
8. Die Betrachtung der Altersklassen zeigt bei den absoluten Zahlen ein Überwiegen der 21 bis 25jährigen. Im Verhältnis zu den in der Bundesrepublik 1953 wegen Verkehrsdelikten Verurteilten liegt jedoch der prozentuale Anteil der Unfallflucht bei den 50 bis 60jährigen am höchsten.
9. Die Auswertung der Blutalkoholkonzentrationen ergab keine charakteristischen Merkmale für das Begehen einer Unfallflucht. Ausschlaggebend waren, wie auch bei den alkoholbedingten Verkehrsunfällen, die leichten und mittleren Trunkenheitsgrade (0,90 - 2,09 ‰ = 62,1 %). Der prozentuale Anteil der Verkehrsunfallfluchtfälle beträgt nach der Gesamtunfallstatistik der Bundesrepublik Deutschland für 1953 4,4 %, in unserem Material 2,8 %. Dem Alkoholeinfluß kann somit keine besondere Bedeutung bei der Unfallflucht beigemessen werden.

Literatur

1. Ammon, D.: Kriminologische Studien über den Alkoholeinfluß bei Verkehrsunfällen, Inaug. Diss. Erlangen 1954
2. Elbel, H.: Blutalkohol, 2. Auflage Stuttgart 1956
3. Elbel, H.: Probleme einer Verkehrsmedizin, Febr. 1960, Heft 6, Band 7, "Ciba-Symposion"
4. Elbel, H.: Neue Ergebnisse der Blutalkoholforschung aus "Hefte zur Unfallheilkunde" Heft 66, S. 74 - 83
5. Flügel, K.A.: Verkehrsunfallflucht und Alkohol, Inaug. Diss. Erlangen 1960
6. Guelde: Verkehrsunfallflucht und Arzt, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete. I/1, 1955
7. Händel, K.: "Suchtgefahren" Heft 4, 1960
8. Händel, K.: Zur Frage der Häufigkeit alkoholbedingter Unfälle, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete. I,II/5, 1956
9. Kuhle, H.: Die Fahrerflucht nach § 22 Kfg und angrenzende Tatbestände, Inaug. Diss. Berlin 1940
10. Laves-Bitzel-Berger: Der Straßenverkehrsunfall, Stuttgart 1956
11. Lejeune, W.: Der Mensch im modernen Verkehr, Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete. I/1, 1955
12. Meyer, E.
Jacobi, E.
Stiefel, E.: Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr, eine Veröffentlichung des Kuratoriums "Wir und die Straße", Bad Godesberg
13. Müller, F.: Straßenverkehrsrecht, 18. Auflage 1954
14. Petersmann, K.: Statistische Untersuchungen über die Blutalkoholkonzentration bei verschiedenen Arten der Teilnahme am Straßenverkehr, Inaug. Diss. Erlangen 1957
15. Rauch, B.: Zur Psychologie der Verkehrsunfallflucht, Inaug. Diss. Erlangen 1957
16. Saar, H.: Alkohol und Verkehrsunfall, Bonn 1942
17. Schleyer, F.: Untersuchungen über Zusammenhänge zwischen Blutalkoholgehalt, Verletzungsart, Tod und Art der Verkehrsteilnahme bei Straßenunfällen. Zentralblatt f. Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete. He. 3/4, 1960
18. Schwerd, W.
Ammon, D.: Alkoholbeeinflussung und Unfallsituation, aus Kriminalwissenschaft, Beilage zur Kriminalistik 12/54
19. Statistik der Bundesrepublik Deutschland, Band:
110, 129, 135, 158, 172, 210, 229, 251.
20. Winkler, W.: Zur Psychologie des Verkehrs, Psychologische Rundschau, IV/4, Göttingen 1955
21. Witter, H.: Alkohol, Zurechnungsfähigkeit und Verkehrsdelikt aus "Hefte zur Unfallheilkunde" Heft 66, S. 102 - 108

Lebenslauf

Am 7. November 1934 wurde ich, Reinhard Leder, als Sohn des Facharztes für innere Krankheiten Dr. med. Kurt Leder und seiner Ehefrau Charlotte geb. Hertel in Altenburg (Thür.) geboren.

Von 1941 bis 1944 besuchte ich die Volksschule und anschließend das humanistische Gymnasium in Altenburg bzw. nach dessen Auflösung im Jahre 1945 den C-Zug der Oberschule bis zum Abitur, das ich am 4. Juli 1952 bestand.

Nach Ablegung einer Ergänzungsprüfung zum Ostzonenabitur begann ich im Sommer-Semester 1954 das Medizinstudium in Mainz. Im Oktober 1956 legte ich in Erlangen das Physikum ab. Hier absolvierte ich auch mein weiteres Studium bis zum Staatsexamen, das ich am 4. August 1960 bestand.

Seit August 1960 bin ich verheiratet.

Vom September 1960 bis Januar 1961 war ich als Medizinalassistent in der Universitätsklinik für Haut- und Geschlechtskrankheiten Erlangen beschäftigt. Zur Zeit bin ich als Medizinalassistent an der Medizinischen Universitätsklinik Erlangen tätig.

Herrn Prof. Dr. Dr. E. Weinig danke ich ergebenst für die Überlassung des Themas und die Förderung der Arbeit.

Herrn Privatdozent Dr. W. Schwerd danke ich ebenfalls für seine Hilfe.

